

## A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza

Fleischer Tamás

A *Népszabadság* cikkírója 2000 elején áttekintve Kelet-Közép-Európa közúthálózatának problémáit, írásának azt az alcímet választotta, hogy „A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből”. Tetszetős, első látásra alig vitatható állítás. Egyáltalán nem a szerző hibája, ha közvetíti számunkra, hiszen lépten-nyomon ezt próbálják tudatosítani velünk az újságíró potenciális interjúalanyai, a közlekedési szakma döntéshozói. (1)

De vajon igaz-e ez az állítás? A gondolatnak az a része, hogy több pénzből több utat tudnánk építeni, nyilván igaz. Egyáltalán nem ilyen egyértelmű viszont, hogy forgalmi gondjaink enyhítésére valóban az-e a megoldás, ha minél több utat építünk. Kérdés továbbá, hogy a közutakra fordítandó pénzekben belül milyen arány jusson autópályák és tranzitútvonalak fejlesztésére; és az is vita tárgya, vajon hol szabad átvezetni az országon tranzitútvonalakokat.

Ebben a fejezetben amellet érvelünk, hogy az idézett állításnak éppen az ellenkezője igaz: *a fő kérdés éppen az, hogy mit is kell tenni, és nem az, hogy miből!* Bizonyára az is igaz, hogy ma valóban nem lehet költeni a közlekedési hálózatok fejlesztésére, ám a jelenlegi közlekedésfejlesztési elképzelések olyannyira átgondo-

latlanok, hogy még ezt sem képesek világosan bizonyítani.

### Két szembefeszülő érvrendszer

A közlekedés alapvető tennivalóit illető gondolkodásban elég határozottan el lehet különíteni egymástól két markánsan eltérő érvrendszert.

Az első megközelítés leginkább *kínálat-növelő* közlekedésfejlesztésnek nevezhető. Az ilyen típusú érvelés, látszólag nagyon korszerűen, sűrűn hivatkozik az *igényekre* és a *szolgáltatásra*. Eszerint a közlekedés kiszolgáló ágazat, műszaki szolgáltatás, és az a feladata, hogy a technológia mindenkor szintjén kielégítse a társadalom mobilitási igényeit. E mögött az érvelés mögött – legtöbbször rejtett formában – az a filozófia húzódik meg, hogy a *mobilitás* (itt a technikailag lehetővé tett *motorizált* mobilitást érve rajta!) olyan emberi alapjog, amelynek a korlátozása nem engedhető meg, ezért a közösség kötelessége, hogy ennek a jognak közpénzek mozgósításával is érvényt szerezzen.

Erre a gondolatmenetre épült az a közlekedéstervezés, amely különböző *dobozok* folyamatos és zavartalan áramlásának biztosítását tekinti egyértelmű céljának. En-

nek megfelelően mindenkori feladatának azt látja, hogy az áramlás útjából elhárítson minden akadályt. Ha ezt a célt vitathatatlan igazsággként elfogadjuk, akkor persze tényleg kijelenthető, hogy „a kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem hogy miből”. Az áramlási akadályok felismerése ugyanis többé-kevésbé automatizálható tevékenység, és ebben a logikában minden olyan hely, ahol torlódások, várakozások vannak, vagy akár csak lelassul a forgalmi folyamat, potenciális beavatkozási pontként jelenik meg. Egy betorkolásnál lelassul a menetoszlop? Külön sáv kell a bejövőknak. A keresztezésnél gyakran meg kell állni? Külön szint kell a zavartalan áthaladáshoz. Torlódás van a forgalmasabb utakon? Szélesebb út kell, több forgalmi sáv. Gyalogosok veszélyeztetik(!), lassú járművek fékezik a folyamatos haladást? Külön autópályákat kell építeni. Ha útban vannak, a házakat le kell bontani, a fákat ki kell vágni, a hegyeket el kell hordani, át kell fúrni. Minden világos. „A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem hogy miből.”

Ebben a szemléletben az áramlás zavarthalansága annyira középponti szerepet kap, hogy mellette zárójelbe kerül a helyváltoztatás célja is. A létesítmények a mozgás zavarthalanságát szolgálják, s amint valaki megérkezett, bajba kerül. Nem lehet parkolni, nem lehet rakodni, nem lehet várakozni. Útban van a megálló busz, zavaró a villamosmegálló, tilos bekanyarodni. *Csak a haladás, a haladás, a haladás – csak az a fontos.*

#### **Egyre több jel mutatja, hogy rossz irányba megyünk.**

Ebben a rendszerben látszólag nagyon könnyű szakszerűen megfogalmazni, hogy hogyan kell fejleszteni a közlekedéshálóza-

tot. Fel kell deríteni a hálózat *szűk keresztmetszeteit*, és a fejlesztést ezekre a helyekre kell összpontosítani. Ezzel az eljárással egymás után előkerülnek a nagyobb forgalmi zavart okozó helyszínek, és mindig javíthatunk valamit a haladás helyi körülményein. Úgy tűnik, a módszer bölcs, hiszen a legégetőbb problémákra koncentrálnak, gazdaságos, hiszen ott javítunk, ahol az a leghatékonyabb, és éppen annyit, hogy az adott helyszín megszűnjön szűk keresztmetszet lenni. Az intézkedések társadalmilag, politikailag is jól eladhatók, hiszen olyan megoldásokra költjük a közpénzt, ami mindenki számára nyilvánvaló problémát szüntet meg.

Vagy mégsem így van? Lehet, hogy máshogy kell megoldani a közlekedési problémákat?

Szűk keresztmetszetek mindig ott alakulnak ki, ahol már van út, ahol már van forgalom. Torlódás lehet a Lánchíd hídfőjében, de soha nincs torlódás ott, ahonnan teljesen hiányzik egy Duna-híd. A szűk keresztmetszetek hatékony kezelése nagyon fontos *üzemeltetési* szempont, meghatározó például a BKV napi forgalomirányító diszpécser számára: neki valóban ott és akkor kell feloldani a torlódást, ahol és amikor az kialakult. A közlekedéshálózat fejlesztése azonban más műfaj. A szűk keresztmetszetek feloldásával mindig csak a meglévő szerkezetet tudjuk továbbépíteni, megerősíteni; miközben egyáltalán nem biztos, hogy a problémák megoldását az adott szerkezeten belül egyáltalán el lehet érni. Márpedig ha nem lehet, akkor éppen arra lenne szükség, hogy kilépjünk a meglévő szerkezetből, hogy változtassunk a közlekedéshálózat struktúráján – nem pedig arra, hogy azt még jobban megerősítsük!

Ugyanaz a gondolat motoszkál bennünk a közlekedési hálózat szerkezetével kapcso-

latban, mint ami a belső sávban haladó autósoknak is eszébe jut néha: remekül haladunk, de hogy fogunk kijutni innen? Lehet, hogy már túl is mentünk? Hogy fogunk visszafordulni, ha rossz irányba megyünk?

Márpedig egyre több jel mutatja, hogy éppen ez történik: rossz irányba megyünk.

A közlekedésfejlesztés másik megközelítése a keresletet mérséklő szemlélet. Ennek logikáját talán legkönnyebben az energiazagzáskódás példáján lehet megértetni. Nagyon sokáig teljesen egyértelmű volt a statisztikákból, hogy minél gazdagabb egy ország, annál több energiát használ fel. Úgy tűnt, az energiazagzást (és mindenféle fogyasztást) akár a fejlettség mérőszámának is lehet tekinteni. Azután a hetvenes évek elején, részben a Római Klub jelentésével is fémjelezhetően (A növekedés határai, 1972), majd még inkább rá egy évre, az első olajárrobbanás hatására hirtelen érvényre jutott egy olyan gondolkodás, amely kezdte figyelembe venni, hogy egy véges bolygón a jövő nem alapozható az erőforrások igénybevételeének állandó bővítésére.

A véges energiaforrások miatti aggodalom volt a leginkább feszítő. Maradandó hatása lett: az energiaágazatban belátták, hogy nem egyre több energia (kWh) fogyasztására van igazán szükségünk, hanem különböző szolgáltatásokat igényelünk (meleg, fény, mozgás), amelyek eléréséhez az energia csupán eszköz. A jövő kilátásait is figyelembe véve észre kellett venni, hogy a mind több energia felhasználása nemcsak hogy nem a fejlettség mércéje, de éppen ellenkezőleg, az az ország, az a termelő tekinthető fejlettebbnek, amelyik ugyanazokat a szolgáltatásokat *kevesebb* energia felhasználásával képes előállítani.

Túlzás lenne azt állítani, hogy az elmúlt húsz évben akár a fejlett világban, akár Magyarországon gyökeresen megváltozott

volna az energiazagzáskódás gyakorlata, de az kétségtelen tény, hogy a fenti felismerés nyomot hagyott az iparág gondolkodásában. Az energiával való takarékoskodásra, a felhasználás csökkentésére való törekvés a különböző energiapolitikák, -stratégiák, koncepciók megkerülhetetlen alapjává vált.

Lényegében ugyanez a felismerés érvényes a közlekedésre is. Ezen a területen is az volt a tartós tapasztalat, hogy az egyes országokban a GDP és a közlekedési teljesítmények növekedése párhuzamosan halad. Úgy tűnt, hogy valamiféle örökérvényű összefüggésről van szó, a növekvő forgalom nem más, mint a növekvő fejlettség mércéje.

Legelőször városok magterületén, kedvelt üdülőterületeken, sűrű beépítésű lakóövezetekben kezdett nyilvánvalóvá válni, hogy a forgalom, különösen a gépkocsiforgalom növekedése elnyomja, ellehetetleníti mindazokat az értékeket, amelyek miatt az emberek odautaznak. Kétirányú folyamat indult meg. Egyrészt egyes célpontok (városi lakások, boltok, vendéglátóhelyek, munkahelyek) kezdtek elköltözni a szennyezett, zajos központokból és áttelepültek olyan helyekre, ami jól megközelíthető autóval. Ez a folyamat nem más, mint a hagyományos város hozzáidomulása az autohoz, a *szétterülés*, a szuburbanizáció. Következménye az utcák elértéktelenedése, elfordulás a közterülettől, az utca funkcióinak áttelepülése koncentrált bevásárlóközpontokba. A közlekedési kínálat bővítése így próbálja megoldani a problémákat.

---

**A gépkocsiforgalom növekedése elnyomja, ellehetetleníti mindazokat az értékeket, amelyek miatt az emberek odautaznak.**

---

Kicsit később a hagyományos városközponti, üdülőterületi vagy lakóterületi funk-

ciókról kiderült, hogy mégis megőrizhetők, feltámaszthatók, de ennek éppen az a feltétele, hogy a település egésze ne hagyja magát alávetni a közlekedés uralmának, hanem helyreálljon az értelmes rend a célok és az eszközök között. Világossá vált, hogy az életminőség, az otthonosság, a jólét igen sokrétű, soktényezős jelenség, aminek a közlekedés minősége fontos összetevője, de csak egy a sok között.

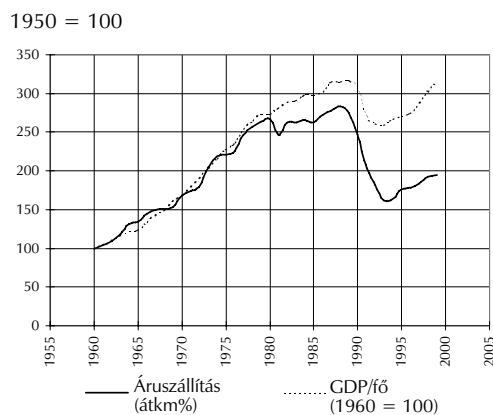
A közlekedésről is meg kellett tanulni, hogy nem minősíthető egy-egy mennyiségi mutatóval – az eljutási idővel vagy a sebességgel. Míg az áramláscentrikus közlekedésszemlélet szinte kizárólag a haladás közbeni körülményeken akar javítani (látjuk, jórészt úgy, hogy elszigeteli az áramlást a környezetétől, ezzel kiküszöbölve a forgalmat zavaró tényezőket), addig a településeken belül legalább ennyire meghatározó az *elindulás* és a *megérkezés* minősége, a kapcsolat a város életével, a beilleszkedés a környezetbe. A településen csak annak a forgalomnak van létjogosultsága, amelynek köze van az ottani élethez: azt a forgalmat, amit el lehet szigetelni a településtől, el is kell távolítani onnan, hiszen nincs ott semmi keresnivalója.

**Azt a forgalmat, amit el lehet szigetelni a településtől, el is kell távolítani onnan, hiszen nincs ott semmi keresnivalója.**

A településeken belüli közlekedésben hosszú múltja van e szemlélet terjedésének. Szerencsére hazai városainkból is sorolhatjuk a megvalósult példákat az általános belterületi sebességkorlátozástól a gyalogos utcák kialakításáig, a forgalommentes belvárosi zónák létesítésétől a tömegközlekedési sávok elkülönítéséig. Ennek ellenére Budapesten és vidéki települé-

seinken is folyamatos küzdelemre van szükség, hogy ne történjen újra és újra visszalépés. Időről időre felbukkannak olyan elképzelések, amelyek egy-egy országos főutat akarnak lakóutcákon vagy üdülőterületeken átpréselni, legtöbbször régi koncepciókra, gazdaságosságra vagy sürgető kényszerre hivatkozva. Míg a szorosan vett belvárosi területek forgalomtól való védelmének fontossága többé-kevésbé általános elfogadást nyert, korántsem ilyen egyértelmű a külsőbb lakózónák, az üdülőterületek, az egyéb értékek tisztelete. Nagyon lassú az előrehaladás a forgalom csökkentésére való tudatos törekvésben, és távolról sem mondhatjuk, hogy a keresleti oldal befolyásolása általános közlekedéstervezési elvként elfogadottá vált.

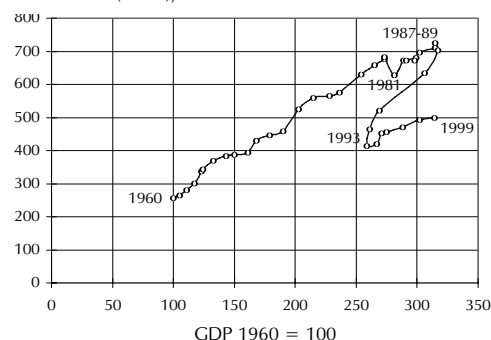
A közép- és kelet-európai országokban, így hazánkban is a nyolcvanas évek végéig a szállítási teljesítmények folyamatos növekedése volt megfigyelhető. (Lásd 1. ábra.) A kilencvenes évek elejét mind a GDP, mind a szállítások jelentős csökkenése jel-



Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek és Közlekedési adatok 1987, Infrafüzetek 25, KHVM

**1. ábra. Az áruszállítási teljesítmények és a GDP alakulása Magyarországon (1960=100)**

Áruszállítás (átkm), 1950 = 100



Forrás: KSH Statisztikai évkönyvek és Közlekedési adatok 1987, Infrafüzetek 25, KHVM

## 2. ábra. Az áruszállítási teljesítmények és a GDP összefüggése Magyarországon

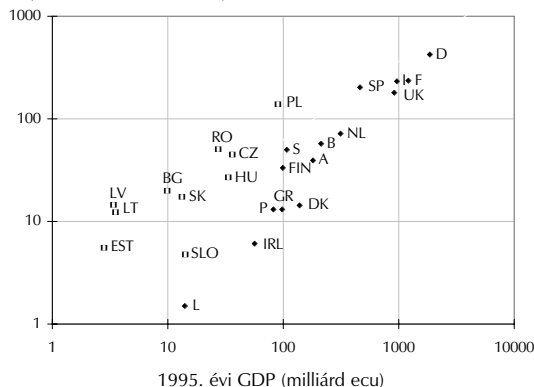
lemezte. Magyarországon 1980-ban már visszaesett a szállítási teljesítmény: utána az áruszállítások tovább növekedtek, de elmaradtak a GDP növekedési pályájától. Az 1987–89-es fordulat után viszont 1993-ra a GDP az 1979. évi, az áruszállítási teljesítmény pedig az 1968-as szintre esett vissza. Az 1993 óta megindult növekedés láthatóan ismét a korábbival párhuzamos pályát követ, de a szállítási igény lényegesen kisebb. Ugyanez jól megfigyelhető a 2. ábrán is, ahol az áruszállítások alakulását közvetlenül a GDP függvényeként tanulmányozhatjuk.

A jelenségek magyarázatához fontos tanulságokkal szolgál a fejlett és az államszocialista országok tendenciájának egymással való összevetése is. (Lásd 3. ábra.) Egységyi GDP termeléséhez a közép- és kelet-európai országokban sokkal nagyobb áruszállítási teljesítmény (és energiafogyasztás) párosult, mint a piacgazdaságokban. Ez azt jelenti, hogy ugyanannyi értéket a központosított tervezdaságú országokban sokkal nagyobb árumozgatással sikerült csak előállítani, mint egy hasonlóan

gazdag piacgazdaságban. Ennek ismerete alapján valószínűsíthető, hogy az 1989–93 közötti szállítási teljesítmény-csökkenésnek legalábbis egy jelentős része a rendszerváltásnak (a piaci és a tulajdonviszonyok megváltozásának) a számlájára írható, azaz átálltunk egy másik típusú szállítási igényességi pályára. Ez a változás tehát nem fog visszarendeződni, az ipari termelés fellendülésével a magyarországi szállítások növekedésnek indulnak, de azon az alsóbb pályán, amelyikre a magyar gazdaság a rendszerváltáskor átkerült. Sőt, mivel még a kilencvenes évek közepén is jól kimutatható a szállítási igényesség különbözősége Európa keleti és nyugati fele között, sejteni lehet, hogy még maga az átállási folyamat sem fejeződött be teljesen.

E megközelítést azonban tovább bonyolítja, hogy Magyarországon – és általában Közép- és Kelet-Európában – az elmúlt évtizedben a közlekedés *kettős nyomás* alá került. Egyrészt a rendszerváltás következté-

1995. (1996.) évi áruszállítási teljesítmény (milliárd árutonna/km)



1995. évi GDP (milliárd ecu)

Forrás: EU Transport in Figures. Statistical pocketbook 1998, DG VII, Eurostat

## 3. ábra. Összefüggés az áruszállítási teljesítmények és a GDP között az Európai Unió 15 és Közép-Kelet-Európa 10 országában

ben a már bemutatott mértékben közeledett a nyugati piacgazdaságok felhasználási szintjéhez, ahol egységnyi GDP megtermelése kisebb közlekedési teljesítményt igényelt, mint a keleti országokban. Ezzel azonban a kihívás nem ért még véget. A nyugati országok is most vetnek számot azzal, hogy a közlekedési teljesítmények folyamatos növelése tartósan nem követhető, és a készülő közlekedési stratégiák megkísérlik megváltoztatni a kialakult trendeket, többek között a vasút szerepének előtérbe hozásával, a tömegközlekedés pártolásával. A gyakorlati fordulatnak azonban még ott is ezután kell bekövetkeznie.

---

**Az a közlekedési szerkezet, amit ma kialakítunk, több évtizedes távlatban meghatározza jövőbeli lehetőségeinket.**

---

Magyarországon, miközben a piacgazdaságra való átállás is sokszerűen hatott a közlekedési ágazatra, egyidejűleg szembe-sülni kell azokkal az elvárásokkal, amelyeket a jövőre figyelő, fenntartható közlekedés támaszt az ágazattal szemben. A hazai célok megválasztásakor ezt a távlatos szempontot is mindenképpen érvényre kell juttatni, hiszen az a közlekedési szerkezet, amit ma kialakítunk, több évtizedes távlatban meghatározza jövőbeli lehetőségeinket.

A közlekedés keresletmérséklő megközelítésének jelei ugyan felbukkannak a most készülő hosszú távú koncepciókban (erre még visszatérünk), ám a gyakorlatban kitűzött nagyobb beruházási célok szinte kizárólag a kínálatnövelő közlekedési megfontolásokat követik. A legutóbbi időszak néhány közlekedésberuházási vitáját ezen a szemüvegen keresztül próbáljuk értékelni.

## Rakparti sztráda

„A Duna-sztráda oldaná a dugókat” – ezzel a címmel jelent meg S. I. cikke a *Népszabadság* Budapest mellékletében 1998. október 6-án. A kínálati beavatkozás iskolapéldájaként idézhető beruházás egyik jellegzetessége, hogy látszólag nem is közlekedési kérdésből indul ki. A főváros egyik legjelentősebb környezetvédelmi beruházásáról van szó – szól az érvelés –, hiszen a tisztítatlanul a Dunába ömlő fővárosi szennyvíz kérdését lehetne most megoldani. Az Aranyhegyi-pataktól délre fekvő területek szennyvizét kell eszerint előbb a Kelenföldi szivattyútelepre vezetni, majd onnan átnyomni a Csepel-szigeti központi szennyvíztisztító telepre. Ehhez Óbudától Kelenföldig egy budai főgyűjtő csatornát kell építeni, amit a legcélszerűbben a Duna partfala mentén lehet elvezetni. S ha már úgys építkezni kell, legjobb mindjárt egy füst alatt kétszer két sávossra bővíteni a budai alsó rakparton vezető utat, mert ezzel egész Buda forgalmi körülményein lehetne javítani.

Egy pillanatra maradjunk még a szennyvízkérdés e megoldásánál. Eszerint az jelenti a korszerű, környezetbarát megoldást, ha fél Buda szennyvizét egybegyűjtjük, és elvezetjük egy központi helyre.

Buda szennyvizei egyébként hajdani élővizekbe ömlenek, például az Ördög-árokba, amely ma már lefedve, csatornaként szállítja a hegyvidék szennyvizét a Dunába az Erzsébet híd hídfőjénél. Ha egy kicsit visszagöngyölítenénk a történetet, nyilvánvaló lenne, hogy a kérdést jóval előbb kellene kezelni, még mielőtt a szennyvizeket az Aranyhegyi-patakba, az Ördög-árokba, a Kőér-patakba engedik. Egyáltalán nem tűnik korszerűnek, ha ehelyett a szennyvizeket a csapadékvizekkel együtt,

kilométereken át szállítjuk, keresztül a városon.

A főgyűjtőre való hivatkozásnak azonban fontos funkciója van: kiemeli az indítékot a közlekedési problémaként racionálisan megtárgyalható kontextusból, és tulajdonképpen annyi az üzenete, hogy most létrejön egy nagy beruházás, most van mód az út kiépítésére, vitatkozni *nincs idő*.

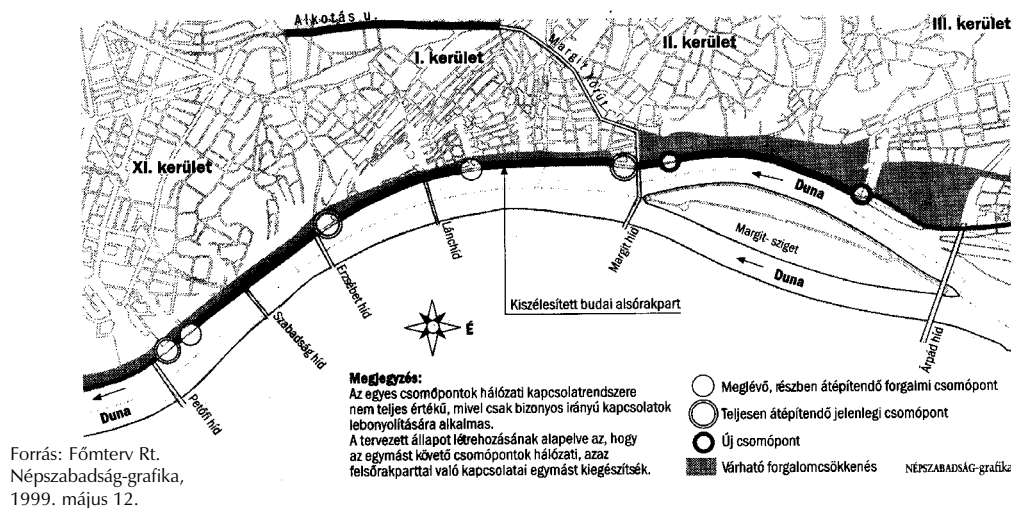
Érvek természetesen társulnak az indítványhoz: Budán máshol nincs lehetőség észak-déli út kialakítására, ami van, azt tehermentesíteni kell, éppen ezt szolgálja a rakparti út. A legnagyobb problémát a hídfókkal való kapcsolat jelentené, az első javaslatok egyszerűen úgy érveltek, hogy a belső hídfókkal nem kell bővíteni a kapcsolatot, a fő cél Észak- és Dél-Buda összekötésének javítása. Ez magyarul azt jelentette, hogy a budai Duna-parton kell végigvezetni az Észak- és Dél-Buda közötti tranzitforgalmat, tehát egy olyan forgalmat, aminek nincs semmi dolga Közép-Budán. A tervezés során a koncepció módosult, eszerint a kétszer két sávós rakparti út

több közbenső csomópontot is kap. Ugyanakkor megjelentek a tervekben járulékos beruházásnak nevezett kiegészítések a Fő utca vagy a felső rakpart forgalmának a csillapítására, gyalogos létesítmények kialakítására.

Maga a *járulékos beruházás* kifejezés igen árulkodó és jól tükrözi a kínálatnövelő beruházások alaptermészetét és nézőpontját. Miközben az indokolás szerint fő cél az életminőség, a környezeti feltételek és a forgalmi körülmények javítása, alapberuházásnak mégis csak az számít, ahol növelni lehet a forgalmat, míg a tulajdonképpeni célokat megtestesítő intézkedések lettek a járulékos beruházások (tudjuk, ezeket szokták a pénz fogytával elhagyni).

Mit változtatna ezen a terven egy keresletmérséklő típusú beavatkozás? (Most nem részletezzük, de a szennyvíz-főgyűjtő kérdésnek is meg kellene keresni azt a megoldását, amely már előbb visszafogja a szennyvizeket.)

Észak- és Dél-Buda között az elmúlt évtizedekben sorra szűntek meg villamos (18-



4. ábra. A Duna-sztráda és tervezett csomópontjai

as) és buszkapcsolatok (84-es), mára egyetlen tömegközlekedési kapcsolat maradt (86-os busz). Tekintettel arra, hogy a közúti kapcsolatok növelésének valóban domborzati akadályai vannak, nem a tömegközlekedés visszafejlesztésével, hanem éppen annak gazdagításával kellene élni, egyúttal a tömegközlekedés forgalmi előnyben részesítését is megteremtve, az egyéni közlekedés rovására. A villamos, busz és HÉV közlekedés javításához hozzá tartozna az átszállóhelyi körülmények kedvezőbb megoldása (nem járulékos, hanem fő megoldásként), továbbá a tömegközlekedési sávok mentén a járműforgalom csillapítása.

Magán a rakparton – összhangban egyébként Budapest fejlesztési koncepciójának (2) alapelveivel – éppen azt kell elérni, hogy a város visszanyerje a Duna-partját, ne legyen elvágyva tőle. Budapest fő vonzerejét jelenti a Duna, ráadásul a Vár folyóra néző lejtője a Világörökség része. Ilyen helyen nem autópálya-méretűre kell fokozni a rakpart forgalmát, hanem éppen ellenkezőleg, jelentős csillapítással, harminc kilométer/óra maximális sebesség előírásával lehet arról gondoskodni, hogy a rakpart gyalogosan keresztezhető legyen, hogy a kerékpárosok egyenrangú résztvevőként vehessenek részt a forgalomban (máris megspórolható külön kerékpársávok létesítése!), és hogy az autóforgalom és autóhasználat csökkenjen, ne pedig nőjön.

## Hurokban a főváros

A közlekedési kézikönyvek a városokat, településeket elkerülő utakat egyformán előnyösnek mondják az elkerült város élete, illetve a településen többé átpréselődni nem kényszerülő *forgalom résztvevői* szempontjából.

A főváros esetében is valóban indokolt, hogy a Budapestet vagy általában a belső kerületeket egyébként felkeresni *nem* szándékozó forgalom számára rendelkezésre álljon az érzékeny területek elkerülését lehetővé tevő útvonal. Ám arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy a Budapestet *nem* érintő országos és nemzetközi forgalom számára az M-NÜLL, azaz a főváros határában vezető út is *budapesti kényszerpálya*: e forgalom ugyanis kénytelen a fővárosba tartó járművekkel együtt használni a legterheltebb budapesti bevezető szakaszokat az M-NÜLL-ig, majd az M-NÜLL-ről letérve ismét egy hasonló szakaszon elhagyni a főváros térségét. Országos összefüggésben tehát azt kell mondani, hogy az M-NÜLL lehetővé teszi ugyan a főváros utcáinak elkerülését, de a tranzitforgalmat továbbra is a fővárosi agglomerációra húzza és azon átpréseli, így nem tekinthető a tranzitforgalom szempontjából korszerű, távlatilag is kielégítő megoldást jelentő kapcsolatnak.

---

**Az M-NÜLL lehetővé teszi ugyan a főváros utcáinak elkerülését, de a tranzitforgalmat továbbra is a fővárosi agglomerációra húzza és azon átpréseli.**

---

Mindennek ellenére nem vitatható annak a ténynek a jelentősége, hogy mára már rendelkezésre áll az M1, az M7 és az M5 pályák között egy olyan autóút, amely lehetővé teszi e frekvenciált nemzetközi irányok között a forgalom kicserélődését, és már csak az M3-as út kapcsolatát kellene megoldani ahhoz, hogy az eddig megépített hazai autópálya-darabok legalább egy autóúttal összekötve hálózatot alkothassanak. Az M3 bekapcsolására kézenfekvő, és szerencsére újabban már a budapesti fej-

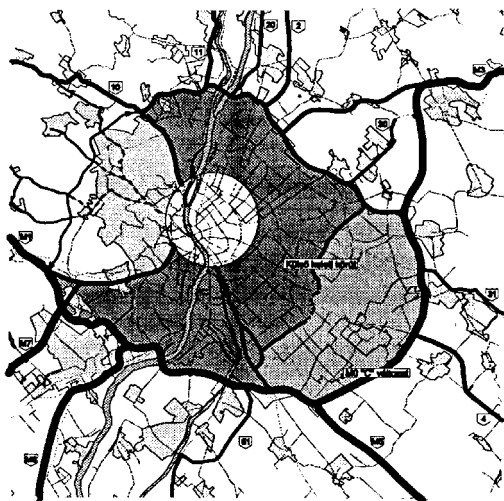


lesztési koncepcióban is előtérbe helyezett megoldás az M3-as autópályának már Gödöllő térségétől dél felé való elhúzása, azaz a meglévő déli M-NÜLL híd célbavétele. (3) (Lásd 5/a és 5/b ábra.) Ez a megoldás egyébként egy bizonyos szimmetriát is jelent a budai oldallal, ahol ugyancsak mind a délnyugati (M7), mind pedig az északnyugati (M1) gyorsforgalmi út dél felől érkezik a fővárosba.

Miközben hivatalosan az M-NÜLL gyűrűnek a keleti oldali kiegészítése, vagyis az M3 mielőbbi hálózatba kötése a szorgalmazott megoldás, az utépítésben érdekelték minduntalan erőfeszítéseket tesznek e kapcsolat késleltetésére és az M-NÜLL északi szakaszának az építésére. „Egyre valószínűbb, hogy az M0-s északi hídjá épül meg előbb, és csak ezt követi az aquincumi átkeelő” adja hírül az illetékesek nyilatkozata nyomán a 2000. március 29-i Népszabadság Budapest melléklete. Északon viták és

perek ellenére folyamatosan nyomul előre az építkezés, míg a keleti oldalon minden ellenvélemény gondos mérlegelésre kerül. „Nagyobbat kerül az M0?” címmel legutóbb 2000. április 4-én olvashattunk ugyanitt a keleti szakasz problémáiról.

Világosan kell látni, hogy az M-NÜLL eddig elkészült déli szakasza hatalmas beruházásokat indított meg az M7 és az M5 becsatlakozása közötti szakaszon, ide összpontosítva a logisztikai igényű fejlesztéseket és kikényszerítve a térségre vonatkozó korábbi elképzelések módosítását. A főváros szempontjából egyáltalán nem kívánatos, hogy egy hasonló logisztikai sáv alakuljon ki a főváros északi határában is, Újpest/Óbuda és a Dunakanyar között, továbbá az sem, hogy az M3-as autópálya forgalmát északon Budára átvezetve kényszerhelyzet alakuljon ki a forgalom továbbvezetésére egy olyan sávban, a budai hegyvidéken keresztül, ahol kifejezetten



Forrás: Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Közgyűlési előterjesztés 1999. június

5/a és b ábra. Az M-NÜLL út egy újabb funkcióvázlata és nyomvonal javaslata

*indokolatlan lenne* a nem ott keletkezett forgalom keresztülerőltetése. Hivatalosan az emnullást M0-nak jelölik, ahol a 0 a körgyűrűre utal. Mi következetesen M-NULL-nak nevezzük, hiszen az ország és főképpen Budapest lakossága sokkal jobban jár, ha az U nem zárul 0-vá. (Erre a beszédes betűképre egy tv-interjúban Vargha János hívta fel a figyelmet.)

---

**Egy új útkapcsolat megnyitása  
nemcsak elvisz, de hoz is forgalmat.**

---

Mivel északon nem engedhető meg, hogy a délihez hasonló logisztikai sáv épüljön ki, és mivel az M3-as autópálya forgalmának bármiféle átsegítése a Duna óbudai oldalára katasztrofális helyzetet idézne elő, M-NULL hídra *északon* egyáltalán *nincs szükség*. A térségben tervezett másik híd, az Újpest és Óbuda közötti városi összeköttetés létesítéséhez is mindenképpen feltételül kell kitűzni, hogy megépítése semmiképpen nem előzheti meg az M3 autópálya déli M-NULL hídra vezető (keleti) kapcsolatának a kiépítését. Ellenkező esetben a budai oldalra átvezetett forgalom semmi mást nem szolgálna, mint ott csődhelyzet előidézését és ezen keresztül a hegyvidéket átmetsző drága autópálya építésének kikényszerítését. A valóságban nincs szükség arra, hogy az M-NULL nyugati szakasza autópályaként megépüljön, a budai hegyvidéken ugyanis nem indokolt máshol keletkezett forgalmat tranzitként átvezetni.

### Párkányi paradoxon

„Nincs akadálya, hogy 2001 végére elkészüljön az esztergom-párkányi híd” idézi a *Népszabadság* 2000. március 8-i száma a minisztérium illetékesét.

Az 1895-ben épített, Esztergomot Párkánnyal összekötő híd, bár pillérei végigállták a huszadik századot, közlekedésre jóval kevesebb, mint az idő felében szolgált. Kétségtelen, hogy az égne meredő pillérek ma is az 55 év előtti rombolást idézik fel, és ébren tartják annak vágyát, hogy újra létezzen a kapcsolat. Mint utolsó világháborús újjáépítési adósság és mint szlovák-magyar összekötő kapocs szimbolikus értelmet is kapott a híd megépítése. Ugyancsak erős érv a megépítés mellett, hogy éppen a nemzetközi összefüggések miatt, az ötmilliárd forintos beruházás harmadrészét az Európai Unió fizeti. Ez azonban nem akadályozhatja meg, hogy végig-gondoljuk és elemezzük a megépülő híd közlekedési jelentőségét.

Tekintettel arra, hogy a híd a két város központi részét köti össze, a helyreállítás mindenképpen élénkíti a két város együttműködését. Ha ez önmagában elegendő indok lenne a megépítéshez (és például a két város képes lenne fedezni a hiányzó költségeket), nyilván nem is kellene több szót vesztegetni a kérdésre. Szükség volt azonban további indokokra, amelyek alátámasztják, hogy a hidat országos érdekből kell megépíteni.

Ezt az érvet pedig Budapest hatókörének bővítésében sikerült megtalálni: ez lesz a magyar fővároshoz legközelebb eső határátkelőhely. (Ma is az, hiszen komppal ma is át lehet itt kelni a Dunán.) Ezzel a párkányi híd kérdése átkerült a közúti főhálózat léptékébe. Amúgy is probléma van a 10-es út kapacitásával, vörösvári átkelési szakaszával, Dorog és Esztergom megközelíthetőségével, mindennek javulást ígér az a figyelem, ami most erre fordul.

A probléma csak az, hogy ha valóban szükség van egy erősebb főhálózati kapcsolatra ebben a térségben, akkor az nem

törhet át Esztergom belvárosán, vagyis ahhoz nem ez a híd tartozna. Viszont, ha ma még nincs is ténylegesen igény országos főúti kapcsolatra, a párkányi híd megépültével ez az igény megteremtődik. Most is korrekcióra szorulnak a 10-es út közbenső szakaszai, de akkor majd négysávós elkerülő utat kell építeni a kétsávós helyett. Az igazi problémák azonban az útvonal két végén idézhetők elő.

Számítani lehet rá, hogy Esztergomban röviddel a híd átadása után – teljes joggal – tiltakozni kezdenek a helyi lakosok a városban átzúduló forgalom miatt, és rövidesen ki fog derülni, hogy hibás lépés volt a városba bevezetni a főutat. A főútvonalnak el kell kerülnie a várost, ami természetesen azzal jár, hogy a város előtt meg kell építeni egy újabb hidat is, amely most már képes lesz (esetleg kétszer két sávon) az út új rangjához méltó módon megteremteni a forgalmi kapcsolatokat.

Ha lehet, még nagyobb problémát jelent az útvonal óbudai végpontja: hiszen az itt megjelenő forgalom a főváros egész területével kapcsolatba akar lépni. A mind nagyobb torlódások sürgetővé teszik, hogy a Dunán keresztül el lehessen jutni az M3-as autópályához: ám egy ilyen kapcsolat megnyitása nem csak elvisz, hanem hoz is forgalmat. Dél-Buda felé is javítani kell a kapcsolatokat, és máris itt egy újabb érv (ha addig nem sikerült volna nekifogni) arra, hogy elengedhetetlenül szükség van a budai Duna-parton az alsó rakpart négynyomúsítására...

Pontosan ezt a hálózatfejlesztést neveztük kínálatnövelőnek, pedig láthatjuk, a fejlesztés mindig csak a nyomasztó kényszereknek enged, döntéskényszerben cselekszik, soha fel sem merült olyan alternatíva, amit elmulasztott volna, amit választott volna.

Vagy mégis lenne más út? Esztergom és Párkány jobb együttműködésének őszinte vágyát, a két közeli város kapcsolatait erősítő törekvések szükségességét egyáltalán nincs okunk kétségbe vonni. Javítására három lehetőség is kínálkozik.

Az első, azonnali, kézenfekvő, de valóban kezdetleges lehetőség a két város között most naponta tízszer forduló kompjárat sűrítése, esetleg a közbenső időben személyszállító hajók közlekedtetése. (Eleinte a két város finanszírozná, esetleg szerény országos támogatást is kaphatna.) Tudjuk, árvíz, jégzajlás idején megáll az élet, kétségtelen, hogy így nem alakítható ki igazán megbízható, folyamatos kapcsolat.

A másik, a híd hagyományát tiszteletben tartó lehetőség a pillérek felhasználásával gyalogoshíd (és kerékpárút) kiépítése, ezzel lehetővé téve a folyamatos kapcsolattartást a két város lakói között, és átjárási lehetőséget nyújtva bárki arra járó számára, ugyanakkor megőrizve a két város belterületét a megnövekvő átmenő forgalomtól. (Emellett jelentős anyagi megtakarítást lehetővé téve az építkezéskor, még akkor is, ha a téli időjárásra gondolva szélvédett, tetővel fedett járófelületet alakítunk ki a két part között.)

A harmadik lehetőség a tömegközlekedés kiépítése a két város központja között, a pillérre szerelt tartókon kifeszített kábel, illetve erre függesztett kabinok segítségével. Ez igen nagyvonalú és elegáns megoldás, komoly teret enged az Európai Uniónak is, hogy segítőkészségét bizonyítsa, bár kétségtelenül a megoldás hátrányai közé tartozik, hogy nagyon nagy fiasco lenne, ha a létesítmény megépültével az átkelni kívánók továbbra is inkább az olcsóbb kompot választanák.

Mindegyik megoldás közös abban, hogy a deklarált célokat, a két város és a két or-





Forrás: Népszabadság-grafika, 1999. március 5.

### 8. ábra. Az M8 út országos szerepkörének megfelelő lehetséges nyomvonal

lepülések között teremt kapcsolatot, de nem visz be átmenő forgalmat az egyes településekre. A még magasabb szintet alkotó *gyorsforgalmi hálózat* feladata (munkamegosztásban a vasúti hálózatokkal) a régiók közötti kapcsolatok megteremtése. Ez utóbbi hálózat a tranzitkapcsolatok fő hordozója.

Azok a gyorsforgalmi hálózatok, melyek páneurópai folyosókként nemzeti egyezményekben kerültek elfogadásra, egyértelműen a hálózatok harmadikként említett, régióközi kapcsolatokat biztosító típusához tartoznak. Ezeknek a tranzitutaknak a magyarországi szakaszait úgy kell kijelölni, hogy a határoknál kielégítsék a csatlakozási követelményeket, az országon belül pedig kerüljék el azokat az érzékeny területeket, ahol a tranzitpálya zavart okozna, vagy ahol a körülmények a gyorsforgalmi út forgalmát zavarnák. Emellett kölcsönös érdek, hogy a tranzitkapcsolatok viszonylag kevés kerülőre készítsék az átutazókat, aránylag rövid úton teljesíthetők legyenek.

A Balaton-parti települések belsejében végigvezető főút funkcióját egy ezt kiváltó,

helyettesítő, de a településen kívül vezetett útnak kell átvennie. Ezért akár Balatonlelle, akár Balatonkenese térségében a települést közelről elkerülő új utat országos főúthálózati kategóriába kell besorolni. Kiépítésének a főutakra vonatkozó előírásoknak kell megfelelnie. Ha ennél nagyobb követelményeket teljesít, attól még nem válhat a nemzetközi tranzit pályájává. A jelenlegi M7 hosszabbításaként tervezett út nyomvonala meg is felel a 7-es főútvonal szerepkörének, mivel végig kiváltja a mai főút távolsági funkcióját. A páneurópai, nemzetközi, régióközi stb. tranzitút feladatkörére a parttól távolabb, Tab és Marcali összekötő vonala távolságában lehet olyan nyomvonalat kijelölni, amely mind a balatoni, mind a kaposvári térség regionális kapcsolatát képes biztosítani.

Az említett M8 útnál épp fordított a helyzet, mivel itt egy országos fő tengelyt alkotó, funkciójában tranzitot hordozó gyorsforgalmi út kiépítéséről van szó (lásd 8. ábra), ennek pedig érvényesnek kell lennie az út Veszprém és Dunaújváros között vezető szakaszára is. A régióközi tranzit szerepkörével viszont nem fér össze, hogy egy szakaszán mellékesen az út átvegye a 71-es főút tehermentesítő szerepét. (Lásd 6. ábra.)

### Ki fizet, ki dönt

A magyar közlekedéspolitika 1996-ban világos elvek alapján fogalmazott: a hagyományos közúthálózat (főhálózat és alsóbbrendű hálózat) működtetése, fenntartása és fejlesztése közfeladat, amit döntően az útalap fedez, míg az autópálya-hálózat kiépítéséhez pótlólagos forrásokra van szükség, döntően magántőkére, koncessziós építésre, ahol a költségeket a pálya használóinak

kell megtéríteniük – díjat kell fizetniük. Ez a kiindulás egyrészt megfelelő biztosíték arra, hogy a magyar közlekedés egyik alapvető értékét jelentő 30 000 kilométeres közúthálózat működését és fenntartását biztos alapokhoz köti, és nem versenyezteti az autópálya-építés beruházási forrásaival, másrészt pedig az autópályák fejlesztését a piacon méri meg: akkor lehet további utakat építeni, ha annak várható forgalma alapján azt a beruházók ígéretesnek tartják. (Az elképzelés persze kerekébb lett volna, ha az önkormányzati úthálózat és a vasúthálózat stabilitási feltételeit is rendszerbe foglalta volna.)

---

**Furcsa logika az, mely szerint a költségeket részben azokra kell terhelni, akik egyáltalán nem használják az autópályákat.**

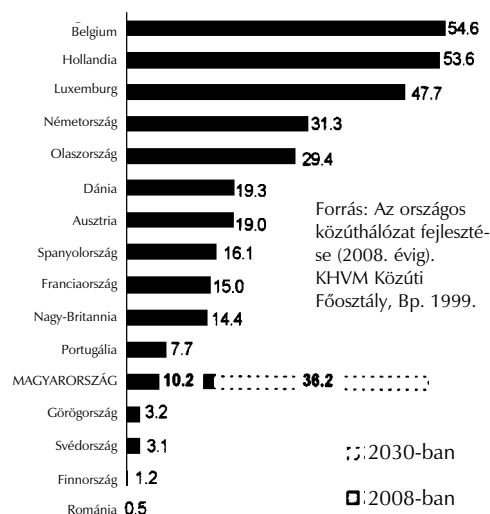
---

A világos elvekből semmi nem valósult meg. Míg a koncessziós fejlesztést csodaszernek és objektív mércének kiáltották ki mindaddig, amíg éltek azok a remények, mely szerint a piac állja a tervezett beruházások finanszírozását, ugyanez a mérce alkalmatlannak és elvetendőnek számított attól a pillanattól, amikor tényleg sor került a megmértetésre és világossá vált, hogy az autópálya-fejlesztési elképzelések jelentősen túlméretezettek. A levont következtetés nem az volt, hogy nem kell az eltervezett tempóban fejleszteni egy olyan autópálya-hálózatot, amire egyelőre nincs fizetőképes kereslet, hanem egy olyan furcsa logika, mely szerint, ha a potenciális használók nem hajlandók fizetni a nekik szánt többletszolgáltatásért, akkor azt közpénzekből kell finanszírozni, vagyis a költségeket részben azokra kell terhelni, akik egyáltalán nem használják a pályákat. Ezzel összeomlott a közútgazdálkodás másik ki-

alakított pillére is, az országos közúthálózat biztos alapokra helyezett menedzselése, amire ezek után az útalapból megint csak az autópálya-fejlesztés utáni maradékok jutnak. A meglévő 30 000 kilométer út fenntartása tehát bizonytalanná válik: marad az esetleges toldott-foldott megoldás: amennyi éppen jut. (Mindehhez képest szinte lényegtelen az a kérdés, hogy megmarad-e egyáltalán az elkülönített útalap, ha egyszer amúgy sem látja el a neki szánt feladatokat.)

Csak részben függ össze a fentiekkel a díjszedés kérdése. Elvileg a közlekedés általános, és a használattal többé-kevésbé arányos költségeit elsősorban az üzemanyagokra kivetett adó formájában lehet beszédni. További többletköltségek néhány sajátos esetben merülnek fel, például ott, ahol az egyébként elvárható szintű szolgáltatás biztosítása különösen drága lenne (például városközpontokban csúcsidőszakban), vagy ahol az általános szinthez képest emelt minőségű szolgáltatást külön megfizettetik az azt igénylőkkel. Az utóbbi kategóriába tartozik az az autópálya-hálózat, amely lehetővé teszi, hogy a közúti szállítások olyan távolságon is kifizetődővé váljanak, ahová korábban gépkocsit nem volt érdemes igénybe venni, mert a vasút látta el a fuvarozásnak ezt a szeletét. A vonatkozó tézis azt állítja, hogy megfelelően értékes áruk szállítása esetén a nagy távolságú közúti szállítás piaci alapon akkor is kifizetődő, ha az ehhez szükséges emelt szintű hálózat létesítésének ráeső tényleges költségeit is meg kell téríteni. Nyilvánvaló, hogy ez még elméletben is csak úgy fordulhat elő, ha egy adott útszakasz kiemelt minőségű kiépítése nagyszámú fuvarozó érdeke, és költségeit a kellő méretű forgalom maga között megosztva viseli.

Nem lehet azonban számításba venni a költségek elosztására azt a forgalmat, amelyik nem igényelte, és nem is hajlandó megfizetni a kiemelt szolgáltatást. Ebből adódik a félreértés akkor, amikor a tranzit-útvonalakat az „amúgy is nagy forgalmú” hazai szakaszokon, Magyarországon éppen a fővárosi bevezető szakaszokon keresztül tervezik kiépíteni. A forgalom ugyan ott van, de a Kijev és Zágráb között szállító fuvarozótól eltérően a Gödöllőről vagy Tatabányáról a fővárosba tartó helyi forgalom nem az a kategória, amelyiknek valódi érdeke fűződne ahhoz, hogy különleges minőségű, és ennek megfelelően nagy költségű hálózatot vegyen igénybe, aminek aztán a rá eső költségrészt viselné. (Azért természetesen senki nem tiltakozik, ha külön térítés nélkül egy igen jó minőségű pályát kap, azok sem, akik különösebb áldozatot ezért egyébként nem hoznának.)



9. ábra. Néhány európai ország fajlagos autópálya-ellátottsága 1996-ban, km/10 000 km²

Napjainkban tehát egy olyan hálózat elemei épültek ki Magyarországon, amely éppen azért nem alkalmas a tranzit valódi megfizettetésére, mert a pályákat döntő arányban egy kis fizetőképességű és kis fizetési hajlandóságú helyi forgalom használja. Mint már említettük, e megkezdett hálózat szerkezetileg sem alkalmas arra, hogy az országos tranzitforgalom pályájává váljon, mert ahelyett, hogy elkerülné a forgalmilag érzékeny területeket, éppen hogy rávezeti a forgalmat a fővárosra vagy a Balaton partjára. Ezzel szemben egy olyan tranzitvonal fokozatos kiépítése lenne kívánatos, amely az érzékeny térségeket terhermentesítve új pólusokat és tengelyeket erősít meg az ország középvonalában, ezzel új térszerkezeti lehetőséget nyújt, miközben azt is megoldja, hogy a tranzit összességében minimális úthosszon, minimális zavarással keresztezze az országot. Ezt az útvonalat fokozatosan, a tényleges igények alapján, koncessziós formában kellene kiépíteni, a használók költségére.

A fizetőképesség korlátainak figyelmen kívül hagyása vezethetett olyan elképzelésekhez, amelyek szerint a távlati magyar autópálya-hálózat fajlagos hossza jóval felülmúlná a jelenlegi német vagy olasz hálózatsűrűséget, azt a sűrűséget, amit a nálunk kétszer sűrűbben lakott országokban sem kívánnak tovább bővíteni.

**Ha valóban megfizettetnék a közúti tranzitszállítások nagyobb költségeit, akkor ezekkel a költségekkel a vasút is képes lenne versenyezni.**

Jogosan vetődik fel az a gondolat, hogy ha valóban megfizettetnék a közúti tranzitszállítások nagyobb költségeit, akkor ezekkel a költségekkel a vasút is képes lenne versenyezni. Ennek természetesen csak

örülni lehet, hiszen éppen az volna a kíváncsú, hogy a vasút váljon alkalmassá a tranzitszállítások döntő hányadának átvételére.

Az autópályák kiépítésének finanszírozásáról 2000. február 29-én hivatalosan bejelentettek egy újabb kormányzati ötletet. Nem változik a tervezett hálózat hibás struktúrája, nem változik az, hogy a piacon finanszírozhatatlannak talált hálózat építése közpénzekből, pontosabban közpénzekből visszafizetendő hitelekkel folya, az új deklaráció szerint azonban a tíz évre tervezett program még gyorsabban, öt év alatt készülne el, és a megbízások kiadására a közpénzek elköltésére kialakított közbeszerzési eljárás mellőzésével kerülne sor. Ez az elképzelés nem igényel szakmai kommentárt, viszont jól érzékelteti azt, hogy a köz költségén történő kínálatbővítő közlekedésfejlesztés fenntartásának még jelentős tartalékai, megújuló szövetségesei és közvetlen érdekeltjei vannak Magyarországon.

### A gyalogos méltósága

A *Népszabadság* 2000. március 29-i számában arról olvashatunk, hogy a csepeli HÉV-végállomás területén a felújítás során a tervezők meg akarták szüntetni az eddigi gyalogos átjárást. „A BKV tulajdonú üzemi területen nincs bejegyezve gyalogos átvezetési kötelezettséget biztosító szolgalmi jog” mondják hivatkozásképpen. Nem mondják, de talán hozzá gondolják: kerüljék meg az emberek a végállomást meg a járműtelepet, itt semmi keresnivalójuk, itt útban vannak!

A településeken belül – mindaddig, amíg az utcákban lévő célpontok (boltok, szolgáltatások, könyvtárak, klubok stb.) nem

számolódnak fel, nem szűnnek meg, a helyváltoztatások döntő többsége nagyon rövid: néhány száz méterre terjed csupán, és gyalog bonyolódik. Azt a tényt, hogy az utcát megtöltő gyalogos milyen *környezeti értéket* jelent, csak akkor vagyunk képesek érzékelni, ha egy olyan városba vetődünk, ahol már nincsenek gyalogosok.

---

**Annak tudatában, annak méltóságával kell gyalogként léteznünk a városban, hogy a köztér alapvetően a miénk.**

---

Magyarországon is tudatosan kell őrködni azon, hogy ez az érték fennmaradjon, hogy a város nyilvános terei, közterületei számunkra, városlakók számára élvezhetők, otthonosak maradjanak.

A gyalogost számos veszélyforrás fenyegeti – közbiztonság, köztisztaság, éghajlat, tulajdonviszonyok, jogszabályok, szokás, divat – és ezek közül csak egy összetevő a közlekedés. A legtöbb veszélyforrást az jellemzi, hogy öngerjesztő folyamatokat indítanak be: minél inkább hagyjuk magunkat kiszorítani a közterületről, ott annál tarthatatlanabb helyzet alakul ki, annál inkább kiszorúlnak mások is.

Az autó korai eufóriájára épülő közlekedéstervezés – amely csak az autót tekintve embernek, minden mást csak akadálnak – mind makró- mind mikroléptékben jelentősen elősegítette ezt a folyamatot. Mikroléptéknek azt tekintjük, amikor az utcából elkezdene fogyni a helyi célpontok, egyre több tennivalónkat csak távoli, nagyobb „gazdaságos” intézményben tudjuk elintézni, és ezzel akarunk ellenére lassanként mi is rákényszerülnünk, hogy közlekedési eszközöket használjunk; makroléptéknek pedig azt, amikor a város szerkezete is hozzáidomul a „távolsági” létfor-



mához, az utcából már nem csak a célpon-  
tok fogynak el, de le kell bontani az egyik  
házsort is, mert kell a hely a közlekedésre.

Ezt az időszakot olyan városi közleke-  
déstervezés jellemzi, ahol egyértelműen a  
gépkocsinak van prioritása, a utca szabá-  
lyozásától a járdaszegély ívéig minden an-  
nak érdekében történik, hogy az autóval  
folyamatosan lehessen haladni, minél keve-  
sebbszer kelljen lassítani. Az útkeresztező-  
dések kialakításánál fő szempont, hogy a  
jelzőlámpához jól lehessen besorolni, ne  
csökkenjen az autó-átbocsátó kapacitás.  
Mindent, ami ezt zavarná – a járdaszívetet,  
a busz megállóját, a zebra helyét – az autó-  
átbocsátó kapacitás határozza meg. A gya-  
logos nagyot kerülhet, az átszállni szándé-  
kozó keringhet, a busz várhat – csak az au-  
tók forgalma szent.

Szerencsésnek mondható, hogy 30 év el-  
teltevel Magyarországon is parodisztikus-  
nak tűnik az egykori prioritások felidézése,  
annak ellenére, hogy jó néhány nagyra nö-  
velt csomópont, kényelmetlen átkelés,  
igénytelen átszállás még aszfaltba öntve ör-  
zi az egykori elveket, és ma is meghatáro-  
za mindennapi mozgásunkat.

Mégis, a városok legbelsejéből kifelé ha-  
ladva lassan teret nyer egy helyére visszaál-  
lított értéksorrend, már vannak területek,  
ahol a gyalogos abszolút előnyt élvez, van-  
nak védett kerékpáros létesítmények, és  
van olyan megálló, ahol nem kell a busznak  
manővereznie, hogy bejusson egy kis jár-  
daöbölbe, hanem megállhat az úton, egy  
peronszerű járda-félsziget mellett, mögöt-  
te legfeljebb várnak egy kicsit az autók.

Bár sok helyen még a járdát sem sikerült  
visszafoglalni a gyaloglásra, nem szabad ki-  
csinyesnek lenni. Ennél sokkal többet kel-  
lene elérni, azt, hogy a gyűjtőutak, a tö-  
megközlekedési útvonalak között össze-  
függő *csillapított forgalmú zónák* jellemez-

zék a sűrűn beépített városainkat. A maxi-  
málisan 30 km/órás sebességet előíró zó-  
nás szabályozás azonnal világossá tenné,  
hogy a lakóutca nem száguldásra való, csak  
az fog autóval mozogni benne, akinek ez  
valóban éppen ott szükséges. Egyetlen lé-  
pésben, külön beruházások nélkül megol-  
dódik a városi kerékpárutak kérdése is, hi-  
szen a kerékpárutak ma is ott vannak, ki-  
építve, csak az autók használják őket. A 30  
km/óra sebességkorlátozás azonnal egyen-  
rangú résztvevővé avatja a forgalomban a  
kerékpárost, sőt a terjedő kerékpárhaszná-  
lat révén éppen a kerékpárosok nagyszámú  
jelenléte biztosítja, hogy ne is lehessen  
gyorsabban haladni. Az is világossá válna,  
hogy a kerékpár helye az úttesten van, és  
véget lehet vetni annak a káros „nagyvona-  
lú” gyakorlatnak, amikor a kerékpárosok  
(is) elsősorban a gyalogosok rovására kap-  
nak teret a városban.

---

**A forgalom csillapítása azok közé  
a célok közé tartozik, amelyért mind-  
nyájan naponta tehetünk valamit.**

---

Míg számos közlekedési szemléletváltás  
azon múlik, hogy a tervezőket, a döntésho-  
zókat sikerül-e meggyőzni a változtatás  
szükségességéről, a mikroléptékű települé-  
si rend alakításában mindenki naponta  
részt vehet. Az, hogy egy városban mekko-  
ra tekintélyük van a gyalogosoknak, jelen-  
tős mértékben maguknak a gyalogosoknak  
a viselkedésén múlik. Annak tudatában, an-  
nak méltóságával kell gyalogosként létez-  
nünk a városban, hogy a köztér alapvetően  
a miénk. Nincs jogunk a közlekedési sza-  
bályok ellenében, a piros lámpánál átmen-  
ni, vagy széles, forgalmas utat bárhol ke-  
reszteni, és ez rendben van. De egyáltalán  
nem kell ügelnünk, ha szabályosan átke-  
lünk egy úton. Nem kell várnunk, nem kell

kitérnünk a zebrán, ha agresszív módon élénk szeretne kanyarodni egy autós. Egyáltalán nem kell meglapulnunk, ha az útestre kényszerülünk, mert a járdán nem férünk el a fal mellett parkoló autóktól. Ilyenkor az úttesten kell menni, mégpedig biztonságunk érdekében a sáv közepén, ahol már nem fér el mellettünk egy autó, vagy csak teljesen lelassítva.

A városi köztér gyalogos használatát néhány kiemelt helyen természetesen utcabútorokkal, speciális burkolattal, szabályozással lehet ösztönözni, elősegíteni. A város nagyobb részében azonban, ott, ahol naponta megfordulunk, sokáig kellene várunk, esetleg hiába, hogy mások megteremtésük számunkra a lakhatóbb városi életmód feltételeit. A forgalom csillapítása azok közé a célok közé tartozik, amelyért mindnyájan naponta tehetünk valamit.

### A magyar közlekedéspolitika – nemzetközi integrálódás

Olyan beruházási példákat vettünk szemügyre, amelyek határozottan a kínálatnövelő beavatkozások kategóriájába tartoznak, és hosszabb távon nem javítják, hanem rontják a közlekedéssel érintett térség életkörülményeit, de még a közlekedési lehetőségeket is. Bár kritikánkhoz hozzáfűztük más típusú, keresletmérséklő megoldási javaslatainkat, jogos az az igény, hogy meg kellene teremteni a keresletmérséklő beavatkozások stabil kereteit. A közlekedési beavatkozások stabil kereteinek megteremtésére a közlekedéspolitika hivatott.

Az eddigi, mozaikos példák nyomán is leszűrhető, hogy a magyar közlekedéspolitikának fontos célja kell hogy legyen a meglévő közlekedési hálózatok működőképességének fenntartása, a települések életmi-

nőségének, az érzékeny területeknek és a környezeti értékeknek a védelme, a közlekedés biztonságának fokozása; kiegyensúlyozottabb térbeli struktúra kialakítása, a külső kapcsolatok megfelelő ellátása; továbbá olyan intézményi és finanszírozási rendszer kialakítása, amely megfelelő lehetőséget nyújt a fenti célok eléréséhez. E célok többsége kiemelt szerepet kapott a magyar kormány közlekedéspolitikájában is, érdemes tehát elgondolkozni azon, vajon miért nem jutnak mégsem érvényre a legnagyobb beruházások esetében.

A jelenleg hatályban lévő magyar közlekedéspolitikát 1995-ben fogadta el a kormány, 1996. július 9-én hozott róla határozatot az országgyűlés. (4) A közlekedéspolitika öt stratégiai főiránya az Európai Unióba integrálódás elősegítése; a szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása; az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése; az emberi élet és a környezet védelme; a közlekedés hatékony, piackonform működtetése.

Az európai uniós integráció jelszava vált napjainkban a legkevésbé visszautasíthatóvá a központi fejlesztési forrásokért folyó versenyben. Ez arra serkenti a fejlesztési kívánókat, hogy mindig olyan igényekkel álljanak elő, amelyek közvetlenül indokolhatók azzal, hogy elősegítik az európai integráció folyamatát. Abban pedig egyfajta döntéshozói konszenzus alakult ki, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozás folyamatát leginkább nagyszabású gerincvonalak építésével segíti elő a közlekedés. Ezek egyébként olyan fejlesztések, amelyek szükségességét az Európai Unió különböző dokumentumaiban, értékeléseiben, ajánlásaiban valóban megfogalmazza.

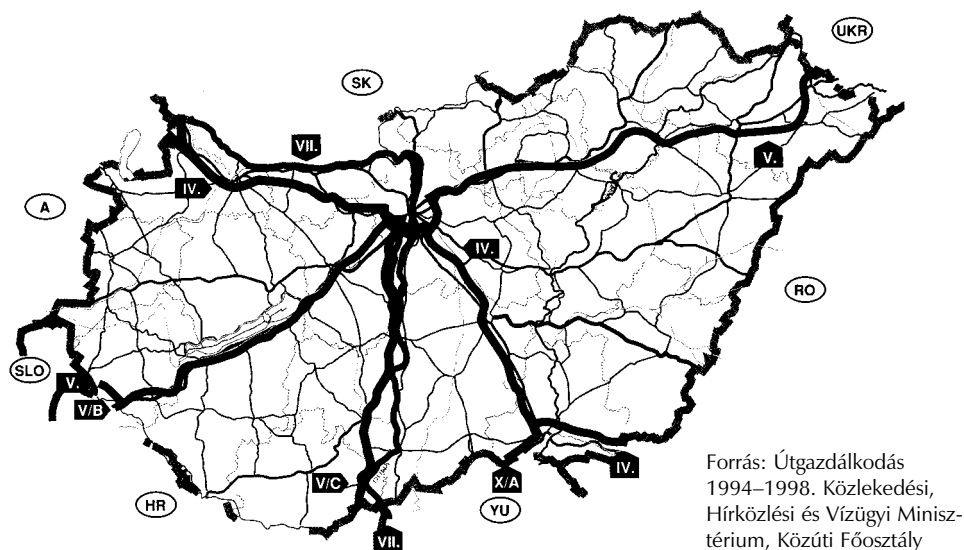
Az Európai Unió magát olyan országok alkotják, amelyek eleve fejlett belső struk-

túrával léptek társulásra, számukra az európai közös hálózat kialakítása nem a belső hálózatokat *helyettesítő* elemek építését jelentette, hanem egy, a már kialakult belső szerkezeteket összekötő, átlapoló, azok feletti struktúra kialakítását. Amikor az európai egység legfontosabb elemeiként az uniós dokumentumokban e nagyhálózatok fontossága jelenik meg, akkor e mögött az a tapasztalat jut érvényre, hogy a fejlett országok számára valóban ez a lépés teremti meg a magasabb szintű egységbe integrálódás lehetőségét.

Magyarország és a hozzá hasonló fejlettségű országok számára viszont a gerinchálózatok kiépítésével legalább egyenrangú fontosságú kell hogy legyen a belső hálózat fejlesztése és szinten tartása. A gerinchálózatoktól várt előnyök csak akkor tudnak az országon, annak egyes régióin belül valóban érvényre jutni, ott lecsapódni, ha rendelkezésre áll a megfelelően fejlett belső

kapcsolati rendszer. Ellenkező esetben a megépülő és költséges gerinchálózatok tartósan aszimmetrikusan fognak működni: nevezetesen sok előnyt szivattyúznak azokba a csomópontokba, ahol jól működnek a mellékhálózatok, az előnyöket felszívni képes hajszálér rendszerek, és nagyon keveset vagy semmit oda, ahol ez a fajta fogadókészség még hiányzik.

Kétségtelen, hogy a magyar közlekedéspolitika stratégiai főirányai között tartalmazza azokat a célokat is, amelyek a belső kapcsolatrendszer fontosságára hívják fel a figyelmet. Ilyen cél „az ország kiegyensúlyozottabb *térségi* fejlődésének elősegítése”, ami kifejezetten az országon belüli kapcsolatok fejlesztésének a szükségességére utal. Emellett az európai centrumhoz képest fontos belső kapcsolati jelentősége van a közép- és kelet-európai országok egymás közötti kapcsolatainak is, és geopolitikai helyzetünkéből adódóan ilyen



10. ábra. A Helsinki (vagy páneurópai) folyosók hivatalos hazai értelmezése

együttműködést erősít „a szomszédos országokkal való kapcsolat feltételeinek a javítása” hat irányban. Formailag tehát valóban nem indokolható a deklarált stratégiai főcélok hiányával az a helyzet, hogy a gyakorlatban a fejlesztési törekvések mégis szinte kizárólag a nagy nemzetközi tranzitkapcsolatok javítása felé tolódnak el, és hogy valamennyi alágazat külön-külön is kifejezetten ebben fogalmazza meg a maga fejlődési perspektíváját. Összességében azonban mégis számot kell vetni azzal a ténnyel, hogy a közlekedéspolitika az ez irányú egyoldalú törekvéseket inkább ösztönzi, mintsem korlátozni próbálná. Más megfogalmazásban a dokumentum az elmúlt három évben nem látta el azt az egyébként elvárható alapfeladatot, hogy az alágazati törekvéseket, fejlesztési igényeket bizonyos keretek közé szorítsa, koordinálja oly módon, hogy a végül kialakuló összképben a stratégiai főcélok mindegyike teret kapjon, érvényre jusson.

**A gerinchálózatoktól várt előnyök csak akkor tudnak az ország egyes régióin belül valóban érvényre jutni, ha rendelkezésre áll a megfelelően fejlett belső kapcsolati rendszer.**

A tranzitkapcsolatokkal a másik probléma nem azok előresorolása, időbeli ütemezése, hanem a hálózat elképzelt fizikai formája, szerkezete. Az ország számára a Helsinkiben elfogadott páneurópai folyosók határpontjai, a nemzetközi megerősítés és a szomszédos országokkal való megegyezés után természetesen kötöttséget és kötelezettséget jelentenek. Abba azonban a nemzetközi egyezmények nem szólnak bele, hogy a fővároson, illetve az agglomeráció térségén keresztül kellene préselnünk a nemzetközi tranzitpályákat, ráterhelve ezt

a forgalmat az ország legforgalmasabb útszakaszaira, a fővárosi bevezető szakaszokra. Világosan kell látni, hogy az utóbbi évtizedben szorgalmazott korridor szemlélet szorosan kapcsolódik a régiók megerősödő szerepéhez, és a folyosók fő feladata többé nem az, hogy egyes városokat, hanem az, hogy európai régiókat kössenek egymással össze. A nemzetközi ajánlásokban akkor is (Kiev)–*Budapest*–(Zágráb) néven fog szerepelni egy adott folyosó, ha mind a vasúti pálya, mind a közút mondjuk Dunaújvárosnál metszi a Dunát. Európai léptékben ez jelenti a magyar főváros térségének fel-fűzését, és nem csak az, ha mindenki, akaratlan ellenére is Budapest helyi forgalmában kényszerül résztvenni – egyébként egyformán ártva a városnak és hátrányt jelentve a forgalomnak is.

Mind a tranzitvonalak, mind az erre épülő logisztikai csomópontok tervezésekor a jelenleginél sokkal nagyobb előrelátásra lenne szükség, tudatos tehermegosztásra, a fővárosi agglomeráció tehermentesítésére, az ország középvezetékének fokozatos fejlesztésére, azaz a Székesfehérvár–Szolnok tengely kiépítésére. Ennek a tengelynek a szerepét és fontosságát következetesen célként kitűző politika hiányában rendre tervezési rögtönzések kerülnek be különböző koncepciókba, melyek drága kerülő építésekkel távlatban zsákutcába vezető megoldásokat nyújtanak. Példaként elég visszautalni a korábban bemutatott M7 és M8 gerincvonalak Balaton-parti szerepének ellentmondásosságára.

Hasonlóan bántó, hogy a vasúti kapcsolatnál, ahol az alföldi oldalon már ma adott lenne a középső tengely kialakításának számos előfeltétele (Záhony–Debrecen–Szolnok, illetve Békéscsaba–Szolnok és Sziged–Cegléd irányok), a fejlesztési elképzelések a tranzitfolyosókat nem erre a vonal-

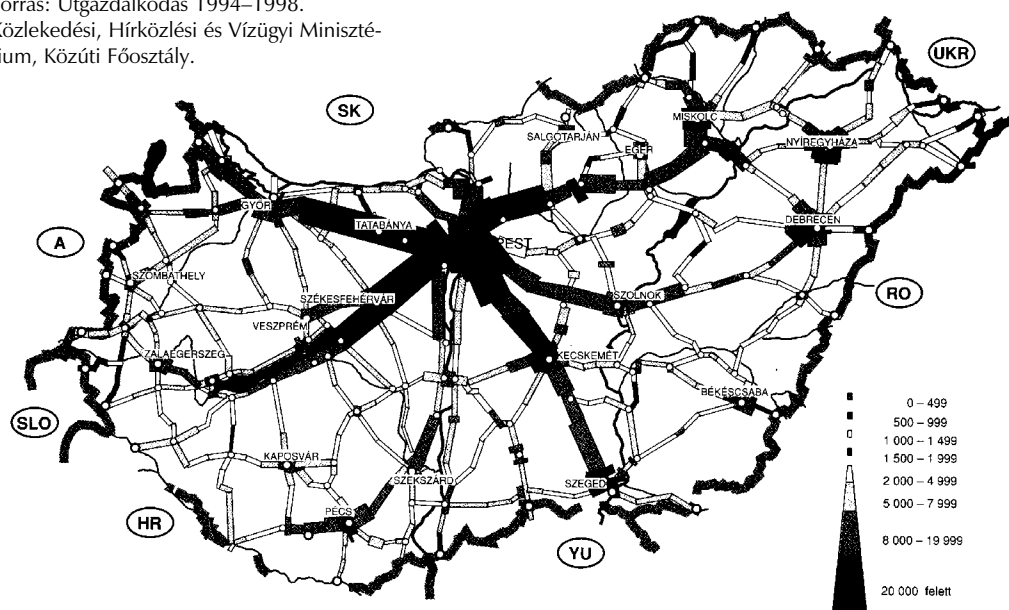
ra próbálják felfűzni, hanem távlatban is a fővároson keresztül oldják meg a Dunántúllal való kapcsolatot.

**A közlekedésfejlesztés nyilvánvaló dolga lenne, hogy a kialakult rossz szerkezet oldásával – például egy-egy dunántúli és alföldi pólus helyzetbe hozásával – segítse a kiegyensúlyozottabb fejlődést.**

A szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása stratégiai cél. Bár ezt a dokumentum tartalmazza, amikor azonban napirendre kerül egy közvetlen szlovéniai vasúti kapcsolat igénye, vagy esedékessé válik egy déli vagy keleti autópálya-csatlakozás kiépítése, akkor a jövő tulajdonképpen rögtönzésekben dől el, mert az új elem teljesen felforgatja a ko-

rábbi prioritásokat. A probléma nem az, hogy felértékelődik a szlovén, a horvát vagy bármelyik kapcsolat, hanem az, ha ennek a következményeit, annak ellenére, hogy a közlekedéspolitika prioritásként deklarálja a szomszédkapcsolatok erősítését, nem lehet beleilleszteni a kialakított szerkezetbe. Ez arra mutat, hogy a közlekedéspolitika kidolgozásakor nem elég következetesen érvényesült az a közlekedési szerkezet, ami a prioritások komolyan vételéből következne. Ezért van szükség kapkodó rögtönzésekre, és így fordulhat elő, hogy a horvátországi kapcsolat kialakítására egy olyan szerkezeti elem kerülhetett elő – nevezetesen az újabb, fővárosból kiinduló sugárirányú M6 autópálya kiépítése – amely aláássa a közlekedéspolitika egy másik stratégiai célját, a belső tér szerkezet javítását.

Forrás: Útgazdálkodás 1994–1998.  
Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti Főosztály.



**11. ábra. A magyar közúthálózat forgalma. Átlagos napi forgalom (egységjármű/nap) mértékegységben kifejezve**

## Közlekedéspolitika – kiegyensúlyozott térségi fejlesztés

Hosszú ideje minden olyan szakmai anyag, amely a magyar közlekedési hálózatot ismerteti, fontosnak tartja hangsúlyozni, hogy a magyar közlekedéshálózat *túlzottan egyközpontú, sugaras, Budapestre szervezett*. Tudjuk, hogy a múlt században fontos cél volt a magyar főváros Bécshez fogható, azzal vetekedni tudó központtá fejlesztése, s ezt többek között azzal sikerült elérni, hogy a kiépülő közlekedéshálózatok egyértelmű központtá tették Budapestet. A belső arányok Budapest javára tovább változtak, amikor az első világháború utáni párizsi békeszerződéssel az ország területének kétharmada és vele a főváros utáni legnagyobb városok is a szomszédos országokhoz kerültek. Ezek közismert és gyakran idézett tények. Éppen ezért a közlekedésfejlesztés nyilvánvaló dolga lenne, hogy a szerencsétlen szerkezet oldásával – például egy-egy dunántúli és alföldi pólus helyzetbe hozásával – segítse a kiegyensúlyozottabb fejlődést.

A szakmai közfelfogásban ezzel szemben evidenciaként jelenik meg, hogy a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődés elsősorban a különböző térségek elérhetőségének, mégpedig (kimondva vagy kimondatlanul) a *Budapestről való* elérhetőségének javításával segíthető elő. Ez tehát azt jelenti, hogy éppen azt a szerkezetet akarjuk tovább erősíteni, amelyiknek döntő szerepe volt a mai kiegyensúlyozatlan állapot kialakulásában. (Pszichológusok „ugyanabból még többet” néven tanítják azokat az eseteket, amikor a konfliktus éppen azért mélyül el egyre jobban, mert a felek nem veszik észre, hogy ők maguk, saját ismétlődő megoldási kísérleteikkel válnak a probléma fenntartóivá. A közlekedés kimeríthetetlen tárháza az „ugyanabból még többet” példáinak: ilyen

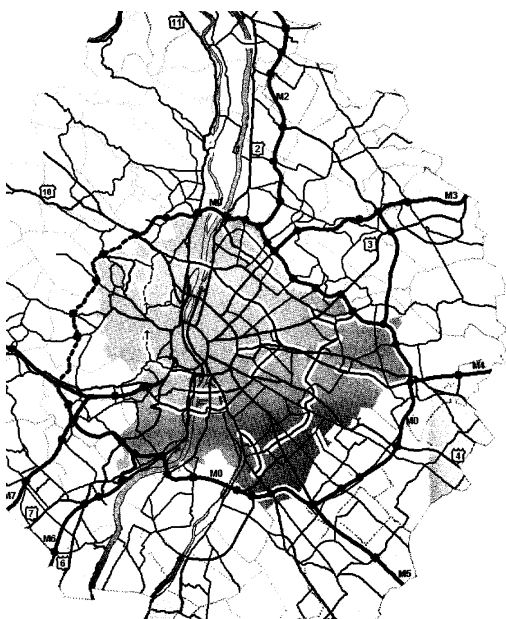
az újabb forgalmi sávok építése torlódások kiküszöbölésére, és ilyen a „ma kocsival megyek, mert olyan lassan érek oda” csapdája is.) Ettől a szemlélettől nem volt mentes az 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika sem, hiszen alapvetően a főváros központú M1–M3–M5–M7 autópálya-keresztől várja (a tranzit megoldása mellett) az ország belső térségi kiegyenlítésének előbbre mozdulását is. (Egy szokásos érvelés szerint a tranzit valóban mehetne máshol, de mégiscsak oda kell az autópályákat építeni, ahol az a hazai forgalomnak megfelelő, ez pedig az említett négy legforgalmasabb főút, hiszen ezek kapacitása merült ki legelőbb.) Ennek a szerkezetnek elsősorban a káros térségi hatásait kell kiemelni, de érdemes arra is visszatérni, hogy a fenti funkciókeverés következtében alakult ki az a megoldhatatlan helyzet is, hogy a tranzitforgalom megfizetetésének szándékával felállított autópálya-díj-szedés zömében a hazai, ezen belül is túlnyomórészt az elővárosi agglomerációs forgalmat éri el, az általuk kialakított méltányosság miatt viszont végül is a tranzit valódi megfizetése elmarad.

---

### A közlekedési beruházások térségfejlesztő hatásai elemi szinten sincsenek végiggondolva.

---

Alapvető szemléletváltoztatásra lenne szükség. Nemcsak a tranzitforgalom szempontjából kedvezőtlen, de a hazai térségi kiegyenlítés számára sem jó megoldás az egész országnak a fővárosból kiinduló sugarakra való felfűzése, illetve ennek a megélő, örökölt szerkezetnek a további erősítése. Sőt belátható, hogy a fővároscentrikusság fokozása kifejezetten növeli a főváros-vidék lejtőt, éppen hogy erősíti a térségi különbségeket, nem pedig kiegyenlíti azokat.



Forrás: Budapesti agglomeráció területrendezési terve, előkészítő fázis. Pestterv, 1999. április.

## 12. ábra. Közúthálózati programjavaslat hét fővárosi autópályával

Kétségtelen, hogy a főváros–vidék lejtő mellett az országban van egy nyugat-keleti fejlettségi lejtő is, azonban még ebből sem következik, hogy ezt a lejtőt *Kelet-Magyarországnak a fővárosra fűzésével* lehetne hatékonyan enyhíteni. Számos területi elemző rámutat arra, hogy hibás egyszerűsítés homogén fejletlen térségként tekinteni az alföldi oldalt. Itt is fejlődési pólusok emelkednek ki, de eddig éppen ezek a pólusok nem tudtak elég dinamikussá válni. A meglévő pólusok fejlődésének serkentéséhez, térszervező erejük növeléséhez éppen az járulna hozzá, ha csomóponti szerepük erősödhetne, nem pedig az, ha a főváros szatellitjévé sikerülne válniuk. A csomóponti szerep erősödéséhez viszont a regionális belső hálózatok fejlődésére, az alap-

szövet minőségének javítására van elsősorban szükség, és majd ez a kialakuló együttműködő szövet lesz képes dinamikus térségként hasznot húzni a régió átvezető gerinchálózatokból is.

Az elmúlt években folyamatosan készülnek különböző regionális koncepciók, térségfejlesztési tervek, amelyek egy része felismeri a közlekedés szerkezeti összefüggéseinek a térségfejlesztésre gyakorolt hatását, más tervek szolgáiban átvesznek régi közlekedési javaslatokat.

A közlekedéspolitikának a négy (M1–M3–M5–M7), fővárosból kiinduló autópályára alapozott közúti koncepciója épp annak *központosító hatása miatt* marasztalható el. Érdemes rámutatni arra, hogy időközben felbukkantak még ennél is károsabb központosító változatok. Miközben a koncepció szerinti négy pálya fővárostól távolabbi szakaszainak épülése az ottani kis forgalmi értékek miatt elakadt, sorra bukkan fel a tervek a másik három országos főút főváros közeli szakaszának autópályával való kiváltására. (Lásd 12. ábra. A tervkészítők védelmében hozzá kell tenni, hogy az elképzeléseket az országos területrendezési terv akkor munkaasztalon lévő változatából vették át. 5, 6) Az M6-os útról mint a horvátországi kapcsolatról már volt szó, ez páneurópai folyosó címén lopakodott előtérbe. A 2-es út 35 kilométeres tehermentesítő szakasza Vác és az – akkor és ott még nem létező – M-NÜLL között egy települési elkerülő út program keretében csendben megépült. Elkészülése óta szakmai hivatkozásokban egyre gyakrabban bukkan fel M2-ként. Az úthálózat fejlesztési program a maga távlatában nem számolt M2 autópályával, ha pedig É-D átkötésben felmerülne, nyilván értelmetlen lenne ezt a forgalmat a fővárosba vezetni, e helyett logikusan adódna például a Vác–Gödöllő–Pécel–M5

továbbvezetés, hiszen mint láttuk (lásd 5/a és b ábra), a legújabb fővárosi elképzelések szerint maga az M-N-ÚJ is ilyen távolságban marad a fővárostól. (7)

A következő felbukkanó fővárosi autópálya az M4, melyet hol a 4-es főút mentén, hol a Tápió völgyét fölfűző 31-es út vonalán vezetnek be Budapestre. Nem vitatva sem a 4-es, sem a 31-es főút jogos korszerűsítési igényét, a települési átkelési szakaszok kiváltásának szükségességét, alá kell húzni, hogy funkciók és feladatok alapvető félreértéséből ered, hogy húsz-ötven kilométeres elővárosi szakaszok kapacitásigénye alapján próbálják fejleszteni az országos tranzithálózatot. Ezen túlmenően nyilvánvaló, hogy további három autópálya bevezető szakaszát fővárosi sugárként megépíteni sokkal nagyobb központosítást okozna, mint az egyébként szintén központosító hatású, fővárosból induló, meglévő négy autópálya-szakasz továbbépítése.

Szemléltetni próbáltuk, hogy a közlekedési beruházások térségfejlesztő hatásai elemi szinten sincsenek végiggondolva. Ugyanakkor a fejlesztések egyfelől a közlekedéspolitikában rögzített helyzettől is eltérően, másfelől bármiféle más stratégiai vezérfonaltól függetlenül burjánoznak. A közlekedéspolitika nem elégedhet meg azszal, hogy stratégiai fő célnak nyilvánítja a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődést. Elvárható lenne, hogy a tényleges fejlesztéseket a megfogalmazott cél szerint serkentse, az annak ellentmondó fejlesztéseket megakadályozza. Egyik sem történt meg.

### Közlekedéspolitika – környezet és hatékonyság

A közlekedéspolitika nem csak a fő stratégiai célok között emelte ki a környezet-

védelem szempontjait, de a környezetvédelem egyes összetevői a részcélok és feladatok között is fontos szerepet kaptak. E tekintetben jelentős volt a közlekedéspolitika előrelépése bármely elődjéhez képest. Ezzel együtt a környezetvédelem a közlekedéspolitikán belül fontos, de az alapvető közlekedéspolitikai döntéseket csak kismértékben befolyásoló szempontrendszer maradt. Az egyes intézkedéscsomagok bevezetése a pillanatnyi helyzet esetenként jelentősen befolyásolja (és ez nagyon fontos eredmény, például az ólomtartalmú üzemanyag forgalmazásának megszüntetése), ugyanakkor alig van hatással a jövőt meghatározó beruházások alakulására. A levegő, víz- és talajszennyezés, a csendvédelem, az élővilág és a táj védelme, továbbá a beruházások hatásvizsgálata, amely mindezeket felöleli, jelentősen hozzájárul a környezet javításához. Ám ez csak annyit jelent, hogy ami megépül, kisebb ártalmat okoz a környezetnek, mint annak előtte. Ettől eltekintve lényegében ugyanazok a beruházások épülnek, mint korábban. Valódi előrelépés ott indul meg, ahol a környezettel való törődés behatol a közlekedéspolitika lényegét jelentő szerkezetalakítási, finanszírozási, eszközválasztási szintjeire is, és nyomában egy más típusú közlekedés alakul ki, mint korábban. Ilyen változásra ma még csupán településen belüli közlekedésben van példa.

Maga a közlekedéspolitika viszonylag kevesebbet foglalkozott a településen belüli forgalommal, holott ez az összes forgalomnak mintegy felét teszi ki. Ugyanakkor készülnek közlekedéspolitika-jellegű koncepciók különböző településekre, így a fővárosra is, ahol esetenként megjelennek a környezetvédelemmel összefonódó közlekedéstervezés elemei.



A közlekedés hatékony, piackonform működtetése ugyan szigorúbb elméleti síkon eszköz és nem cél, de az átalakulás folyamatában a piaci nyitás a rendszerváltozás éveinek olyan alapvető tényezőjévé vált, hogy a kilencvenes évek közlekedéspolitikájának el kellett fogadnia – a *cél* az uralkodó gazdaságpolitikai trendekkel harmonikus viszonyban lévő közlekedési ágazat kialakítása. Ösztönzi ezt az is, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikája sűrűn hivatkozik a hatékonyság követelményére.

---

**A környezetvédelem a közlekedéspolitikában csak annyit jelent, hogy ami megépül, kisebb ártalmat okoz a környezetnek, mint annak előtte.**

---

A különbség az, hogy az EU közlekedési prioritásai egy hatékony, versenyképes gazdaság létrejöttét segítik elő, a hazai közlekedéspolitika célrendszerében viszont magának a közlekedésnek a hatékony működése jelenik meg célként. A két megfogalmazás között lényeges a különbség: egy összgazdasági hatékonyság mint cél nem jelenti azt, hogy ezen belül a közlekedésnek önmagában is feltétlenül és minden elemében hatékonyan kell lennie. A közlekedés önmagában mért hatékonyságának céljá avatása nem más, mint a gazdasági mérőszámok uralma, ahol a rövid távon, pénzügyi perspektívában gazdaságtalannak talált elemeket – a városi tömegközlekedést, a vasúthálózatot, a mellékutak fenntartását – vissza kell fejleszteni, le kell építeni, el kell sorvasztani, helyettük gazdaságos tevékenységeket kell folytatni. Ezzel szemben a gazdaság egészének hatékonysága (ami persze maga is felvet számos itt nem elemzett kérdést) történetesen a közlekedés számára azt jelenti, hogy a közlekedés eredményeit nem önmaguk-

ban, hanem azoknak a folyamatoknak a keretében kell vizsgálni, amelyek a közlekedésnek csak egy részét alkotják.

---

**A közlekedés önmagában mért hatékonyságának céljá avatása nem más, mint a gazdasági mérőszámok uralma.**

---

A hatékonyság követelményével kapcsolatban tehát azt kell aláhúzni, hogy félreértés a pénzügyi hatékonyságot olyan kritériumnak tekinteni, amely képes lenne közlekedéspolitikai célokat egymással összemérni, vagy azok közötti választásokat tudna eldönteni. A közlekedéspolitikai célok kitűzése távlatos és széles körű társadalom-, gazdaság- és szakmapolitikai mérlegelést és konszenzust igényel, és a következő lépésben, a kialakított célok elérési módjának megválasztásában kell a hatékonyságot döntő szerephez juttatni.

## Új közlekedésstratégia felé

Különböző esetektől indultunk el, olyanoktól, ahol jól megkülönböztethető volt egymástól a kínálatnövelő, forgalmat gerjesztő közlekedéstervezés által javasolt megoldás, és a keresletmérséklő, szelíd közlekedést kitűző beavatkozás élesen eltérő eredménye. Azt láttuk, hogy az érvényben lévő magyar közlekedéspolitika, annak ellenére, hogy stratégiai célkitűzései nem állnak ellentmondásban egy kínálatot mérséklő, környezetbarát közlekedésfejlesztés lehetőségével, a gyakorlatban mégsem képes határozott iránymutatást adni a beruházások alakításához. Úgy tűnik, a stratégiai célok mellől hiányzik egy olyan szint, amely képes lenne közlekedési szakmai célokra lefordítani a stratégiai megfo-

**1. táblázat. A közlekedéspolitika szintjén összevetendő kategóriapárok**

	Keresletet mérséklő megoldások kedvezményezettjei	Kínálatot növelő beavatkozások kedvezményezettjei
(a)	Kevesebb közlekedéssel járó, vagy nem közlekedési megoldások	Több közlekedéssel járó megoldás
(b)	Gyalogos és nem motorizált forgalom	Motorizált forgalom
(c)	Közösségi közlekedés	Egyéni közlekedés
(d)	Környezetbarát közlekedési módok	Környezetet inkább szennyező közlekedési módok
(e)	Helyi forgalom	Távolsági forgalom
(f)	Célforgalom	Tranzitforgalom
(g)	Oldott, réteges hálózati szerkezet	Egyközpontú szerkezet
(h)	Hosszú távon is kibocsátás-csökkentő technológiai megoldások	A mai struktúrát fenntartó technológiai megoldások

galmazásokat. Zárógondolatként összefoglaljuk, hogy a környezetbarát megoldások egyesítésével milyen típusú közlekedéspolitikai célrendszer kialakítását látjuk kibontakoztathatónak. (8)

Egy közlekedéspolitika szakmai célrendszerének megválasztásakor néhány nagyon egyszerű, szakmai megoldásokkal valamennyire befolyásolható kérdésben kell határozottan állást foglalnunk. A mindennapi élet felmerülő problémáinak vajon milyen megoldásait akarjuk támogatni?

Azt-e, amelyik több közlekedéssel jár, vagy inkább azt, amelyik kevesebb közlekedést kíván, esetleg egyáltalán nem igényel helyváltoztatást?

A motorizált forgalomnak akarunk mindenütt előnyöket biztosítani, vagy konfliktushelyzet esetén inkább pártoljuk a gyalogos és a kerékpáros forgalmat?

Az egyéni autós közlekedés előnyeit akarjuk közpénzen támogatni, vagy inkább

a közösségi közlekedés kulturált formáit próbáljuk terjeszteni?

Ha a rövid távú piaci kalkulációk a környezetet leginkább szennyező közlekedési módokat olcsóbbnak mutatják, hagyjuk érvényesülni ezt a tendenciát, vagy beavatkozunk a kevésbé szennyező eszközök védelmében?

Belenyugszunk-e abba, hogy a távolsági forgalom minden esetben fontosabb és fölérendelt helyzetben van, kettévághat városokat, lakóövezeteket, hozzá kell idomítani a megállás, a parkolás, a rakodás szabályozását, vagy visszaállítjuk élettereink védelmét, ahol a helyi célú forgalmat annak logikus részeivel, az elindulás és a megérkezés fázisával együtt kezeljük?

Az átmenő forgalom köré szervezzük az életünket, attól várjuk a gazdaság fellendülését, vagy belátjuk, hogy a fellendülés, még a tranzit hasznából való részesülés is a helyi hálózatokon, a hajszálerék létén, a közlekedés végpontjain múlik?

Fenntartjuk, tovább erősítjük öröklött egyközpontú, centralizált közlekedési szerkezeteinket, vagy tudatosan nekilátunk, hogy az új fejlesztések már egy hálós és többretegű szerkezet létrejöttét segítsék elő?

A mai közlekedési struktúrát létrehozó technológiai fejlesztési irányoktól reméljük a javulást – „még gyorsabban, még messzebbre, még nagyobb erővel” – vagy hiszünk abban, hogy a technológia alkalmas eszköz egy emberibb, lakhatóbb, ott-honosabb világot szolgáló közlekedés kialakítására is?

Az 1. táblázat a felsorolt kategóriapárokat szembeeseti egymással. Ma a spontán folyamatok és a rögzített rutinok egyaránt, valamennyi esetben a táblázat jobb oldala felé mozdítják el a fejlesztéseket, ezeket neveztük kínálatnövelő beavatkozásoknak. A kívánatos közlekedéspolitika feladata az, hogy egy hosszú távú és környezettudatos értékrend ismeretében, ugyanakkor a jelen tendenciáit *nem* figyelmen kívül hagyva, tudatos beavatkozással olyan körülményeket teremtsen, hogy a bal oldali oszlopban felsorolt alternatívák *szakmailag megalapozott és választható* célokká váljanak. A megfogalmazható környezetbarát és kereslet-mérséklő stratégiai célokat a 2. táblázatban foglaltuk össze.

Az ebben a megfogalmazásban továbbra is általános célokat tovább kell finomítani, pontosítani, értelmezni a közlekedés különböző léptékeire vonatkoztatva, a helyi, a regionális és a nemzetközi kapcsolatok szintjén. Ugyancsak világosan kell látni, a keresletet mérséklő megoldás nem azt jelenti, hogy feltétlenül csak a közlekedés keresleti oldalán, a forgalmi igényekre közvetlenül ható lépések fogadhatók el; adott esetben a kínálati oldal átalakítása, tehát egy villamos vonal kiépítése, egy forgalmi

## 2. táblázat. Környezetbarát, keresletet mérséklő közlekedésstratégia céljai

- A közlekedés volumenének csökkentése közlekedési és közlekedésen kívüli megoldások együttes figyelembevételével
- A motorizált forgalom csökkentése a közlekedés nem motorizált lehetőségeinek előnyben részesítésével
- A tömegközlekedés előnyben részesítése, az egyéni közlekedés esetenkénti korlátozása
- A környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése a környezetet fokozottan szennyező közlekedési módok rovására
- A helyi kapcsolatrendszerek közlekedési kérdéseinek előtérbe állítása a távolsági megoldásokhoz képest
- A célforgalom előnyben részesítése az átmenő- (tranzit)forgalommal szemben
- A közlekedéshálózat szerkezeti korrekciója: többközpontú és többretegű hálózati szerkezet létrehozása
- Technológiai fejlesztés a kibocsátások hosszú távon is tartós csökkentésére.

sáv elbontása, a járda kiszélesítése is az eszköztár része. A stratégiai célok további finomításaként tehát megkülönböztetjük a kínálati oldal (hálózatok, járművek, üzemanyagok) és a keresleti oldal (forgalmi igények) olyan megvalósítható módosításait, melyek szakmailag elfogadhatók, ugyanakkor az elfogadott célok szerint fejtik ki hatásukat.

Miután végiggondolták velünk a közlekedési fejezet fő kérdéseit, ismét visszatérünk ahhoz az idézethez, miszerint „a kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből”. Ez az idézet továbbra

sem igaz. Az első felét illetően, reméljük, egy kicsit közelebb jutottunk ahhoz, hogy meg tudjuk mondani, mit kellene tenni, de ez a tennivaló nagyon is eltér attól, amit az idézet megfogalmazói magától értetődő tennivalónak véltek. Ami az idézet másik felét illeti, az, amit megítélésünk szerint tenni kellene, ha nem is olcsó, de messze nem kerül olyan sokba,

mint amennyibe az elavult struktúrát erősítő, sok építéssel járó, ugyanakkor megoldást nem jelentő, környezetünket romboló kínálatnövelő fejlesztések kerülnének. Mi szükségünk van olyan beruházásokra, amelyek egyre növelik a forgalmat, további fejlesztéseket kényszerítenek ki, és megakadályozzák, hogy javuljanak a közlekedés körülményei?

ciója. Egyeztetési anyag, Városkutatás Kft. 1998. augusztus.

(3) Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Tervezet, egyeztetési anyag, közgyűlési előterjesztés, háttérdokumentáció. Főmterv Rt., Budapest, 1999. június.

(4) A Magyar Köztársaság Kormányának közlekedéspolitikája. Budapest, 1995. és 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról.

(5) Budapesti agglomeráció területrendezési terve. Előkészítő fázis, egyeztetési anyag. Pestterv, Budapest, 1999. április.

(6) Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. VÁTI, Budapest, 1999. március.

(7) Környezetvédelmi Intézkedési Terv kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium PHARE program, COWI, Budapest, 1998. december.

## 9. fejezet. A közlekedést leginkább a forgalom akadályozza

(1) Szalai Zoltán: Kelet-Közép-Európa – úttalan utak. A kérdés nem az, hogy mit kellene tenni, hanem, hogy miből. Népszabadság, 2000. február 2., 6. old.

(2) Budapest Városfejlesztési koncepciója.



Dr. V. Z. T. O.

W. R. G.

Hendrik Jan

# A természet romlása, a romlás természete

Magyarország

Gadi György Pál

Andrásföldi István

K. L. 2. 7

április 22.

B. A. 1. 2. 3.

Dr. C.

H. 1. 2. 3.

K. 1. 2. 3.

Föld Napja Alapítvány

A. 1. 2. 3.



TERMÉSZET  
romlása,

a romlás

TERMÉSZETE

MAGYARORSZÁG